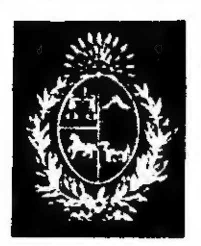


SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
Tercer Período

COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 1575 de 1992

Copia del original sin corregir

Julio de 1992

MIEMBROS DEL DIRECTORIO DE PLUNA

Situación funcional que afecta a un sector del personal navegante del organismo

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 16 DE JULIO DE 1992

25x

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Jaime Pérez
Miembros	: Señores Senadores Carlos Cassina, Carlos W. Cigliuti, Pablo Millor, Enrique Rubio y Jorge Silveira Zavala
Concurre	: Señor Secretario del Senado Mario Farachio
Invitados especiales	: Señor Presidente de PLUNA profesor Washington Neme, señor Vicepresidente doctor Felipe A. Brussoni, señor Director Juan Carlos Bugallo, Gerente General contador Darwin V. Cerizola, Asesora Jurídica doctora Graciela Laureiro
Secretario	: Señor Walter Aléx Cofone
Ayudante	: Señor Juan F. Negro

It.

25x

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 18 minutos)

En nombre de la Comisión, agradezco la presencia del Directorio de Pluna, que ha concurrido a efectos de intercambiar opiniones en razón de que una delegación de trabajadores de ese Organismo nos había visitado anteriormente --a título individual, y no como organización gremial--, formulándonos un planteo porque consideraban que sus intereses estaban siendo violados ya que se había establecido una modificación de criterio en los vuelos Montevideo-Madrid. En su oportunidad enviamos al Directorio la versión taquigráfica de esa sesión a fin de que vinieran por lo menos con una idea acerca de este problema.

SEÑOR NEME.- Señor Presidente: en nombre del Directorio de Pluna, agradezco la invitación cursada por esta Comisión del Senado. Con mucho gusto vamos a procurar esclarecer todo lo que esté a nuestro alcance sobre el planteamiento efectuado por un grupo de funcionarios.

Como recién expresaba el señor Presidente, este planteo fue realizado por un grupo de funcionarios que están nucleados, agremiados en una Asociación denominada AUDECA, que quiere decir auxiliares de cabina. Dicha Asociación congrega a todos aquellos funcionarios que prestan servicios en los vuelos, atendiendo a los pasajeros y también están a cargo de ciertos condicionamientos

técnicos durante el vuelo. Estos auxiliares de cabina, conocidos como azafatas y comisarios, ascienden a una cifra de 87 personas. De ellos, 29 realizan el vuelo intercontinental y, hasta hace unos días los restantes 58 tenían la tarea de cubrir los vuelos regionales. Cabe destacar que en Pluna no existen los vuelos de cabotaje, ya que estos son realizados por TAMU que, naturalmente, como es sabido, tiene relación con PLUNA, dado que algunas sucursales y funcionarios pertenecen a nuestro Organismo. Sin embargo, estos vuelos son realizados bajo la responsabilidad de la Fuerza Aérea y con sus pilotos.

Quiere decir que todos los vuelos que realiza PLUNA son internacionales, algunos de los cuales son regionales. Como todos saben los destinos de PLUNA son Río de Janeiro, Porto Alegre y San Pablo en Brasil. También cubrimos Chile con un vuelo a Santiago; Paraguay, con un vuelo a Asunción, y Argentina, con un vuelo a Buenos Aires. Asimismo, realizamos el vuelo intercontinental Montevideo - Madrid con dos frecuencias semanales. O sea que podemos clasificar los vuelos en regionales e intercontinental, que es al que pertenecen estos funcionarios. A título informativo, recomiendo a los señores senadores no comprar pasajes, porque en este momento los vuelos están completos.

Como dije al principio de mi exposición, este grupo de funcionarios es el que trabaja en el vuelo intercontinental, lo cual significa que quienes vinieron representaban a 29 funcionarios, aunque no sabemos si a todos ellos. Es decir que no se trata de AUDECA, tal como expresaba el señor Presidente.

25 x

Cabe senalar que algunos de estos funcionarios se encuentran trabajando en dicho vuelo desde que se inició la ruta, o sea, desde hace aproximadamente 10 años. Además, la mayoría de ellos tiene una edad bastante avanzada para lo que es el promedio en este tipo de actividad. Esto no significa que no puedan desempeñar esa tarea; simplemente estoy diciendo que muchos auxiliares de cabina hace unos cuantos años que se encuentran trabajando en la ruta a Madrid, y algunos de ellos tienen más de 55 años.

Este es el panorama; los demás funcionarios cubren los vuelos regionales , algunos de los cuales tienen una antigüedad importante dentro de PLUNA. Más aún, podemos decir que muchos de los que realizan los vuelos regionales tienen más antigüedad que quienes se desempeñan en el vuelo intercontinental.

Como manifesté al comienzo, estos funcionarios están alarmados por una decisión adoptada por el Directorio que voy a procurar fundamentar. A nuestro entender, que un grupo determinado de funcionarios --reitero que son 29-- se mantenga 10 años volando en una misma ruta produce un acostumbramiento en la acción y el servicio que se cumple. Por lo tanto --y a raíz de una gran cantidad de cartas que nos han llegado de los pasajeros--, el Directorio entendió que el servicio se ha deteriorado. De alguna manera, los pasajeros nos expresan que no están conformes con ciertas modalidades de atención al público. Hemos llegado a la conclusión de que tantos años trabajando

25 x

en la misma ruta, con la convicción de que nadie puede ingresar ni dejar de trabajar allí, ya que dicen que no les correspondería volar otro avión que no sea el que va a Madrid --no es el tipo de avión sino la ruta lo que procuran retener--, hace que se adquiera una serie, diría, de hábitos de conducta.

Asimismo, la rutina de esa ruta ha determinado que el servicio que PLUNA prestaba al principio con una magnífica atención, de alguna manera se deteriorara.

Hemos consultado sobre los aspectos jurídicos de esta situación y llegamos a la conclusión que las distintas compañías aéreas que cumplen funciones regionales y extraregionales, tienen un solo plantel de comisarios y azafatas. Estos funcionarios vuelan en todas las rutas y son entrenados en distintos aviones, por lo que cuando se hace un plan de vuelo, algunos deben ir, por ejemplo, a Madrid y otros, a París. Es decir que van cambiando y se mezclan, porque no es conveniente que un funcionario, permanentemente, vuele al mismo lugar y establezca relaciones y conexiones que muchas veces perjudican a la Compañía. En ese sentido, pensamos que la rotación es beneficiosa.

La delegación que ha visitado esta Comisión, a nuestro juicio, ha realizado planteos contradictorios. Ellos expresan --y su reclamo podría ser atendible-- que de esta forma, el ascenso es imposible, porque una azafata puede aspirar solamente a ser Jefe de Cabina. Lo único que puede significar un avance desde el punto de vista funcional y económico es el aumento de su retribución, porque el escalafón está cerrado. El Directorio de PLUNA ha determinado la realización de un solo grupo de comisarios y de azafatas; para unificarlos ha tenido que brindar entrenamiento -- y los funcionarios han olvidado mencionar este punto-- a aquellas personas

25x

que no lo tenían. Quienes vuelan los aviones regionales cuentan como mínimo, con 12 años de experiencia y los que se incorporan a este grupo tienen, por los menos los mismos años de vuelos regionales permanentes. A su vez, conocen idiomas como los demás, están entrenados en primeros auxilios, sirven el café, atienden la cena, etcétera; es decir que no tienen más diferencias que la adaptación y el conocimiento a la estructura del avión que van a volar. Entonces, llegamos a la conclusión de que lo único que hace falta es que estos funcionarios conozcan, por ejemplo, la ubicación de las puertas de emergencia, de salida, de los sistemas de alarma y otros elementos que conforman el avión, porque en cuanto a los otros aspectos, reiteramos que la altura de vuelo es la misma y su experiencia también se basa en trayectos que insumen varias horas. Este personal compuesto por 58 funcionarios recibió el entrenamiento mencionado y, luego, fue sometido a un examen por parte de los técnicos a los efectos de determinar quiénes estaban capacitados para realizar vuelos intercontinentales. Solamente 35 han aprobado el examen. Los 23 restantes, o no aprobaron el examen o necesitaban, para incorporarse al vuelo intercontinental, haber volado 5 años en forma continuada en los vuelos regionales y no sólo ser funcionario de PLUNA. Con estas palabras creo contestar alguna de las apreciaciones erróneas que se han hecho sobre este tema, porque no es un recién llegado quien va a volar este tipo de rutas.

En la resolución que tengo en mi poder --que no es verbal-- se ha establecido que para incorporarse al vuelo intercontinental como mínimo, se necesitaban 5 años de vuelos regionales, en forma contínua. Este era un requisito que se debía cumplir para dar el examen. Las personas que han ingresado, cuentan con más de 10 años de vuelos regionales. Como no hay ascensos a lo único que se puede aspirar es a volar en todas las rutas.

Los auxiliares de cabina del vuelo a Madrid, que han concurrido a esta Comisión, expresan que de alguna manera se afectan los derechos que han adquirido. Esto no es así, por muchas razones. En primer lugar, porque van a seguir volando en esa ruta y, en segundo término, porque no se les exige que vuelen ningún otro avión, excepto el que recorre la ruta intercontinental.

El hecho de que el Directorio pueda o no hacerles volar un avión 737 rumbo a Río de Janeiro, San Pablo, Santiago o Asunción, creo que es discutible desde el punto de vista jurídico laboral. Muchos funcionarios manifestaron que no querían volar los vuelos regionales luego de haber realizados vuelos a Europa, porque de alguna manera se sentían lesionados. El Directorio no lo entiende así, pero cabe destacar que ningún tripulante del vuelo intercontiental está obligado a hacerlo en un regional. En ese sentido , hemos incorporado las tripulaciones y pusimos a tres que realizaban vuelos intercontinentales y la misma cantidad que efectuaban vuelos regionales, ya que son seis los tripulantes para el intercontinental.

De esta forma tenemos trabajando gente joven mezclada con otra experiente.

No tengo ninguna duda --no sólo de parte de PLUNA sino de los mismos funcionarios-- y tal vez no se ha interpretado correctamente, de que al transformarse esta Institución, el socio que venga, con nuevos equipos, no va a tener en cuenta quiénes eran los que volaban determinados trayectos. Lo más probable es que los hagan rotar, como en las demás Compañías. En ese sentido, no hay una compartimentación ni separación. Entonces ¿dónde está el perjuicio aducido por estos funcionarios? Que el hecho de que se incorporen 35 funcionarios a los 29 hace que su vuelo se realice en períodos más largos. Hay que tener en cuenta que vamos dos veces por semana a Madrid y que una persona que realizaba dos vuelos mensuales, puede llegar a viajar, en algún caso una sola vez. Los funcionarios han manifestado que su vocación, por sobre todas las cosas, es volar. Al respecto, debemos manifestar que PLUNA les ofrece todos los otros equipos para que se puedan dirigir a San Pablo, Río de Janeiro o Asunción, sin ningún tipo de problemas.

25x

Quien quiera hacerlo puede integrar la lista y, en su momento, se distribuirán los vuelos entre los allí inscriptos; quien no quiera integrarla, directamente puede no anotarse.

El perjuicio a que se refieren estos funcionarios es de naturaleza económica. Ellos dicen que de esta forma se incorpora el viático al sueldo. Esto significa que cuando los auxiliares de cabina vuelan, tienen un viático que depende del tiempo que permanecen en cada ruta. Por ejemplo, en el vuelo a Madrid este viático es de 15.129 pesetas diarias, es decir, unos U$S 160. Estos se distribuyen de la siguiente manera: un 5% se destina al desayuno, un 20% al almuerzo y un 20% para la cena. De manera que corresponden U$S 8 para el desayuno, U$S 32 para el almuerzo y también U$S 32 para la cena. El 55% restante, que representa algo más de U$S 80, se destina al pernocte. PLUNA paga, además de esto, el hotel Meliá Castilla, un excelente hotel de Madrid. Por lo tanto, en los hechos, el pernocte significa gastar o no ese dinero, ya que el hotel está pagado. Por eso, ellos piensan que si van una vez por mes a Madrid y están 30 horas allí --que es el promedio que permanece un avión en esa ciudad-- podrían obtener como sobrante, por ejemplo, entre U$S 70 y U$S 100. Si además aceptaran los otros vuelos, recibirían la compensación por ellos.

Se ha producido una rutina, que genera conexiones y éstas, a su vez, originan contactos que afectan la labor de los funcionarios en el vuelo, porque en la medida en que esas horas de descanso sean distraídas por otros

ar.

25x

aspectos, ellos no estarán en las mejores condiciones para realizar su trabajo. Incluso, a veces ha ocurrido que, durante la noche, todos los funcionarios se retiran a descansar y los señores pasajeros se han visto obligados a levantarse y atenderse por su cuenta. Lo correcto es que quede el personal de guardia, con objeto de controlar la situación. Por ejemplo, hace unos días atrás sucedió que algunos menores vieron dónde se guardaban las botellas de whisky, las sacaron y, cuando el personal detectó la situación, estos menores estaban ya sintiéndose mal; el comandante debió ocuparse de atender el problema.

Creo que ésta es una medida que está ajustada a derecho y dentro de la potestad que tiene el Directorio. Simplemente, lo que estamos haciendo es prestar un servicio más eficiente. Aquí no hay afectados; quien quiera obtener un ingreso, además de los sueldos que pagamos --que reconocemos no son los mejores-- pueden realizar los otros vuelos. Me parece que no es un castigo ir a Río de Janeiro o Asunción; recuerdo que hubo una época en que todos querían ir a Asunción.

En este panorama, hemos debido adoptar una decisión y entendimos que lo primero es el servicio. En este momento no voy a refutar una serie de precisiones contrarias a la verdad que se han formulado. Sin embargo, dado que se ha expresado, por ejemplo, que el Directorio ha puesto a determinadas personas a trabajar en ese vuelo intercontinental, me veo obligado a decir que conozco a muy pocas de las personas que fueron incluidas. Lo que sí sé es que los vuelos regionales tienen un magnífico servicio, que

25 x

es ponderado sistemáticamente por cartas que recibimos. Ocurre lo contrario con el vuelo intercontinental. La mayoría de las cartas que se refieren a este último especifican críticas y, por lo tanto, es necesario cambiarlo. Por esa razón hemos tomado estas medidas, que no traen aparejado ningún perjuicio a quienes deseen trabajar. Reconocemos que sí lo habría si en esa ruta, en lugar de volar dos veces por mes, vuelo sólo uno.

Los auxiliares de cabina tienen una cantidad de horas mensuales establecidas por convenio, que están entre las 75 y 90. El vuelo a Madrid representa unas 25 horas. Quiere decir que un auxiliar de cabina no trabaja más de 25 ó 27 horas en ese vuelo. A veces ocurre que hay esperas importantes y, por esa razón, puede ocurrir que llegue a 30 o 34 horas. Su total mensual debería ser de 90 horas. Además de esto, existe un vuelo a Santiago, que se realiza con este equipo y este personal. Si estos funcionarios lo complementan con el primero, pueden llegar a 40 ó 45 horas. En este punto, el Directorio debe decidir qué actitud adopta con este personal si no acepta trabajar con los otros equipos. En ese caso, se quedarían en sus casas o les sería asignado algún trabajo afín con su actividad, en forma directa en tierra. Es una decisión que aún no hemos tomado. Hasta este momento los vuelos se están realizando normalmente.

Estamos integrándolos poco a poco: originalmente estaban integrados por 4 del grupo intercontinental, es decir, del grupo de los 29, y 2 del grupo de los 35. El Directorio

ya ha adoptado la resolución de que sean 3 y 3.

Me voy a referir a otro tema que es para nosotros igualmente importante que el anterior. He estado leyendo las expresiones del señor senador Millor y algún otro señor senador que preguntaron --razonablemente alarmados-- respecto a una sanción que, presuntamente, se habría aplicado a algunos auxiliares de cabina de este vuelo intercontinental, debido a su presencia en esta Comisión. Enfáticamente, quiero decir que esto no ha ocurrido. Más aún; ni siquiera nos enteramos de que habían venido al Senado hasta varios días después. El señor senador Millor formuló varias preguntas muy atinadas acerca de si estos funcionarios tuvieron las debidas garantías y si hubo sumariantes. Al respecto, quiere decir que hemos venido con la abogada sumariante y tenemos en nuestro poder todo el expediente, sus legajos, su respuesta, con su vista, con su cierre y con la recomendación del jefe de la Asesoría Jurídica. Esta última es anterior a la presencia de estos funcionarios en Sala, lo mismo que la resolución del Directorio estableciendo la sanción. Quiere decir que no tiene absolutamente nada que ver, como lógicamente debemos pensar, el hecho de su presencia en esta Sala con la sanción aplicada. No sabemos ni quiénes son algunos de los que vinieron. Como se produce una minuciosa descripción del episodio de las cuatro azafatas, quiero hacer alguna precisión para que el Senado comprenda este hecho.

25 x

Se trata solamente de una lucha entre dos grupos de funcionarios. Estos volaron desde Madrid debiendo llegar a Montevideo en un día de paro general. Con absoluto respeto por ellos --ya que cada uno era libre de tomar la decisión con respecto a su adhesión o no al paro, como debe ser en nuestro país--, el Directorio de PLUNA hizo todo lo posible para que el vuelo pudiera llegar a Montevideo, y allí descendieran sus pasajeros. Pero como no estaban los funcionarios que atienden los equipos, y el avión no iba a poder ser atendido, hicimos un convenio con una pequeña empresa argentina "CATA", que posee pequeños aviones a hélice que pueden descender al lado de la Sala de Aeropuerto, y contratamos dos aviones para poder traer a los pasajeros desde Ezeiza hasta Montevideo. Esto se hizo ya que nos enfrentábamos al problema de qué hacer con los pasajeros que debían descender en Montevideo, ya que debíamos alojarlos en un hotel y hacernos cargo de todos esos gastos, lo que resultaba muy oneroso. Por todo esto, resultaba más barato el arrendamiento de esos dos pequeños aviones.

Al llegar a Ezeiza se le dijo al personal que el vuelo había culminado. Es decir, que tanto los Comandantes como el ingeniero de vuelo y demás personal de cabina, vendrían como pasajeros, teniendo un lugar reservado y pudiendo traer su bolso de mano. Ante esto, las cuatro funcionarias dijeron que no podrían viajar porque no había lugar para sus bolsos de mano y decidieron quedarse

en Buenos Aires. Allí, arrendaron tres remises para trasladarse junto con sus valijas a un hotel. Todo esto debía ser pagado por PLUNA, aunque tenían asientos para regresar a Montevideo.

Cabe agregar que el señor Gerente, contador Zabala, presente en el Aeropuerto de Ezeiza, se hizo responsable por los equipajes. Los comandantes dejaron sus valijas, subieron al avión, y al día siguientes les llegó su equipaje a Montevideo. Por el contrario, estas funcionarias desacataron la orden del Comandante Mujica, Gerente de Operaciones, y se quedaron en Buenos Aires aduciendo que estaban excedidas de horas, aspecto que no era atendible, ya que vendrían como pasajeras. Naturalmente, esto no lo expresaron en el expediente, ya que no correspondía hacerlo.

Otra de las razones que adujeron fue la de que se les arrugaría el uniforme y no podrían traerlo en la mano ya que no había lugar en el avión. Por esto, reitero, se quedaron en Buenos Aires con todo su equipaje, llegando a Montevideo al día siguiente.

Debo aclarar que el sumario no lo inició el Directorio de PLUNA, sino su jerarca inmediato, el Comandante Mujica, Gerente de Operaciones. A continuación, voy a citar un pasaje del Expediente: "El día viernes 17 del corriente, al arribo de PLUNA 302 a Ezeiza, por motivos laborales en la ciudad de Montevideo, se dispuso por parte de la Gerencia de Operaciones que la tripulación debería regresar en el avión de CATA, servicio éste contratado por PLUNA para pasajeros y tripulación del PLUNA 302.

Una vez en Ezeiza, el representante de PLUNA en Buenos Aires, contador Avelino Zabala, hizo conocer a dicha tripulación la directiva de esta gerencia de regresar en el vuelo de CATA y que, por razones de capacidad, los equipajes serían enviados en otro vuelo, también contratado en la misma compañía, que partiría de Ezeiza a las 23:00 hora local. La tripulación técnica compuesta por los señores Comandantes Juan Pedro Barbé Edmundo Sorrenti, Hernán Sena e Ingenieros de Vuelo Luis Michalski, Willibald Kralicka y Edgardo Sorrenti regresaron como estaba dispuesto por esta gerencia, y su equipaje se envió en PLUNA 152 del 18 de enero de 1992 a su solicitud. Los auxiliares de cabina, señora Greta Fajardo, Cristina Giménez, Beatriz Zanotta, Elizabeth Saravia, Alfredo Laborde y Lilián Bernat decidieron por su propia voluntad quedarse en la ciudad de Buenos Aires, argumentando que no viajaban si no lo hacían con sus equipajes, según le manifestaron al Comandante Barbé. Luego cambiaron el motivo de su decisión argumentando al señor representante en Buenos Aires que estaban pasados de horas de servicio, de acuerdo al télex adjunto 172.120. Cabe agregar que por este motivo el avión de CATA decoló con los asientos de esos tripulantes sin ocupar. Esta gerencia desea destacar que: 1) el envío de equipaje no acompañado es una práctica normal en PLUNA y en todas las compañías de aviación, ya que el organismo se responsabiliza por los mismos. 2) La tripulación comenzó sus horas de servicio partiendo del hotel en Madrid a la hora 22:15, es decir 19:15 hora uruguaya, y arribó

a Carrasco a las 17:10 horas, agregándole treinta minutos como lo establece el Manual Básico de Operaciones. Luego del aterrizaje computarían 22:25 horas de servicio, estableciéndose en el Manual Básico de Operaciones 23 horas como máximo. Es decir que estaban dentro de las horas de servicio. Por lo expuesto precedentemente, esta Gerencia aconseja el descuento de los viáticos pagos en la ciudad de Buenos Aires, hotel y gastos de los tres remises ocasionados por los funcionarios" --y los nombra-- "desde el momento en que por su propia voluntad decidieron permanecer en la ciudad de Buenos Aires, contrariando lo dispuesto por esta gerencia, y solicita se les aplique una sanción disciplinaria y ejemplarizante que la superioridad evaluará de acuerdo con la entidad de los acontecimientos denunciados."

Luego de recibido ésto, el Directorio resuelve en el Oficio 2758, Resolución No. 7353: "Disponése la instrucción de sumario administrativo sin separación del cargo a los funcionarios citados en el CONSIDERANDO primero de este acto. Reducir el plazo determinado en el artículo 220 de PLUNA, reglamentación No. 10-3, que queda fijado en 30 días. Desígnase instructora a la doctora Graciela Laureiro, pase a División Jurídica a efectos del cumplimiento de lo dispuesto en forma urgente."

Aquí se genera el expediente con las contestaciones y demás.

Finalmente, la Asesoría Jurídica le dice al Directorio de PLUNA: "CONSIDERANDO: 1º) que la Instructora a fojas 67 vuelta indica que los imputados ofrecieron

una explicación de los hechos ocurridos idéntica en sustancia, agregando que la funcionaria Cristina Giménez preguntada sobre cuál fue su actitud ante lo dispuesto y cuáles fueron los motivos en la decisión adoptada, expresó que si bien en principio, pensaron en embarcar hacia Montevideo, pero cuando vieron que sus equipajes quedaban en la pista y luego de averiguar con el Gerente de Sucursal Buenos Aires, que los mismos no irían en ese vuelo y que tampoco podrían llevar sus bolsos de mano y fundas, por habérseles informado por el citado jerarca que no había espacio en cabina para llevar tanto equipaje, decidieron —que no responsabilizándose nadie del mismo ya que el citado Gerente, lo único que les dijo fue el procedimiento que se iba a seguir con el envío del equipaje a Montevideo—, quedarse en Buenos Aires hasta lograr viajar con el equipaje; habiéndoles informado en esa oportunidad el señor Gerente de la Sucursal, que no les pagaría ni viáticos ni hotel, si se quedaban, interviniendo en esa oportunidad el señor Hralicka, indicando "que la tripulación tenía derecho a quedarse y PLUNA la obligación de protegernos...".

25x

2º) La Instructora expresa que, en definitiva, para los 6 imputados nadie se hizo responsable de sus equipajes, ya que en sus declaraciones expresan que éste les sería enviado en el correr del día siguiente y que, por su parte, los integrantes de la tripulación técnica expresaron que el señor contador Avelino Zavala, (Gerente de sucursal Buenos Aires) se hizo responsable por los equipajes de toda la tripulación, señalando además que se acordó el envío del mismo, en el primer vuelo del día sábado, extremo al que se dio cumplimiento;

3º) Que la Instructora, a fojas 68 vuelta y 69, indica que preguntados los integrantes de la tripulación técnica si en algún momento se les negó que transportaran consigo las valijas de vuelo y el equipaje de mano, los 6 manifestaron que no, expresando "Rodríguez Sorrenti y Hrdlicka que habrían traído consigo la valija de vuelo y un bolso de mano"; agregando, además, la funcionaria, que el contador Avelino Zavala expresó en sus declaraciones, "que el equipaje quedaba 'bajo nuestra custodia' y que el mismo se trasladaría con personal propio de Aeroparque y supervisaríamos su embarque, en la mañana del sábado, informando a Carrasco para que tuviera prevista su recepción allí". No obstante ello, los imputados mantuvieron su negativa, ante lo cual le reiteró la tranquilidad respecto al procedimiento a seguir y que el mismo sería responsabilidad de dicho Gerente;

4º) Del análisis de la responsabilidad funcional que realiza la funcionaria Instructora, se extrae que "el funcionario Hrdlicka debió abstenerse de pronunciar expresión alguna

[illegible] o fuer[illegible] susceptible de operar en contra del cum-[illegible]to de la orden impartida desde Montevideo, y menos aún [illegible]rirlas en la oportunidad en que se le cediera la [illegible] en calidad de Subgerente de Operaciones, cargo que no ocupa", concluyendo que el citado funcionario "ha faltado al deber de diligencia, obrar en forma imprudente, habiendo incurrido en responsabilidad administrativa de carácter leve". En cuanto a los Auxiliares de Cabina, Greta Fajardo, Lilián Bernart, Beatriz Zanotta, Cristina Giménez, Elizabeth Saravia y Alfredo Laborde, "han faltado al deber de obediencia, incurriendo en faltas administrativas";

[illegible]) Que el jefe interino de División Jurídica, expresa a fojas 1[illegible]2, que comparte íntegramente lo informado por la Instructora, agregando asimismo que la falta leve cometida por el Comandante Hrdlicka podría no sancionarse, en atención a su larga y correcta trayectoria funcional, o ser pasible de una observación. En cuanto a la falta media cometida por las auxiliares de cabina, puede sancionarse con suspensión entre 30 y 60 días.

Atento: a lo expuesto y a lo aconsejado por División Jurídica, el Directorio, en sesión del 26 de mayo de 1992, resuelve: 1º) Aplicar al funcionario señor Hrdlicka una sanción disciplinaria consistente en una observación por "obrar en forma imprudente al fortalecer una decisión que en lo medular habría sido adoptada y haber cumplido por su parte con la decisión impartida desde Montevideo". 2º) Aplicar a los funcionarios Auxiliares de Cabina, Greta Fajardo, Lilián Bernart, Beatriz Zanotta, Cristina Gómez, Elizabeth Saravia y Alfredo Laborde, una sanción disciplinaria consistente en 60 días

25x

de suspensión en el ejercicio de sus funciones, con prohibición de concurrir a sus tareas, por haber faltado al deber de obediencia, agravado por el perjuicio económico experimentado por el Organismo, al no dar cumplimiento a la orden impartida por la Gerencia de Operaciones. 3º) Pase a Gerencia de Aeropuerto para las respectivas notificaciones y con el informe de las fechas en que se cumplirán la sanción, siga a Gerencia de Recursos Humanos a sus efectos."

Este informe tiene fecha 26 de mayo del corriente año. Debe tenerse en cuenta que estas personas concurrieron aquí hace pocos días. Por lo tanto, esta sanción podrá ser o no justa, correcta o incorrecta, pero es ajena totalmente a la presencia de los funcionarios en esta Sala.

A modo de aclaración, deseo señalar que se trata de funcionarios del vuelo intercontinental. En virtud de que, aparentemente, se ha señalado que hay una especie de discriminación por parte del Directorio con respecto a unos tripulantes y otros, hemos querido traer un expediente que aún no está terminado en el cual se relata un episodio similar. Concretamente, se trata de 5 funcionarios del vuelo 737. En virtud de la infracción cometida, suponemos que estos funcionarios van a ser pasibles de alguna sanción.

Nos pareció muy importante hacer referencia a estos sucesos, en virtud del respeto que nuestro Directorio tiene hacia este alto Cuerpo.

Por último, deseamos referirnos a un tema menor, y que lamentamos que los señores senadores que tienen tantas responsabilidades, tengan que ocuparse de él, pero fue incluido

una de las sesiones de esta Comisión.

Sabemos que los señores senadores fueron espectadores de un video que nosotros vimos en la mañana de ayer. Pero aclaramos que actuamos con anterioridad.

SEÑOR PRESIDENTE.- A modo informativo, deseo señalar que los funcionarios se hicieron presentes en este Cuerpo en dos oportunidades. La primera de ellas fue el 14 de mayo.

SEÑOR NEME.- Disponemos de la versión taquigráfica correspondiente. Precisamente, la primera parte de mi exposición se refería a ella, es decir, a la inclusión de los funcionarios de los vuelos 737 e intercontinental.

SEÑOR CIGLIUTI.- Ustedes dictaron la sentencia en el primer sumario el 26 de mayo y ellos habían estado aquí 12 días antes.

SEÑOR BRUSSONI.- Como surge de toda la documentación que ha aportado este Directorio, evidentemente, es claro que el episodio que dio origen a la sanción adoptada, es un hecho pretérito, del 17 de enero de 1992. Esta fue la génesis del sumario administrativo oportunamente realizado y que culminó con la decisión que el señor Presidente del Directorio acaba de leer, de fines del mes de mayo. Pero de ninguna manera ha incidido la presencia de los funcionarios. Incluso, ni siquiera sabemos los nombres de los que estuvieron presentes.

SEÑOR CIGLIUTI.- Al solo propósito de que se viera que podía haberse justificado en el ánimo de los funcionarios afectados la sospecha que habría podido influir esa visita con una decisión adoptada anteriormente. Además, el sumario ya había terminado el 15 de mayo.

25 x

SEÑOR NEME.- Tal como lo hemos denominado, nos vamos a referir, en tercer lugar, al "episodio del video".

Cabe destacar que al Directorio nunca llegó formalmente una nota con respecto a ese video.

Recibimos una copia, fechada el 16 de junio, dirigida al señor Jorge Romero, Jefe Interino de Auxiliares de Cabina. Se aclara en dicha nota que se envía una copia al señor Director General de Pluna, Profesor Washington Neme. Aquí está la denuncia que seguramente conocen los señores senadores. Se expresa lo siguiente: "Los que suscribimos, Auxiliares de Cabina de DC. 8 cuyo nombre y número de funcionario figuran al pie del presente, al señor Jefe dicen: que vienen a reclamar la atención de la superioridad sobre los hechos protagonizados por una tripulación del Ente, en la ciudad de Buenos Aires, en el programa de televisión denominado "Video Match", que se emite en Chile, Paraguay, Argentina y Uruguay."

"Según hemos podido comprobar con la observación de la cinta grabada del mencionado programa, que fuera difundido en el Uruguay por Canal 4 el día 19 de mayo, a dicho evento, que se emite por TELEFE en forma directa en Buenos Aires, entre las cero hora y la una, estuvieron presentes Comisarios y Azafatas de PLUNA, con sus uniformes reglamentarios, las que fueron permanentemente aludidas por el conductor del programa, en forma inequívoca, con reiteradas referencias a PLUNA y al Uruguay, y con permanentes menciones al "manoseo", insinuaciones groseras y referencias tales como: "están para partirlas" o "vinieron a buscar camorra", "ellos provocaron la situación" y "no volamos más por PLUNA". El hecho insólito y sin antecedentes, sólo puede explicarse como un recurso publicitario del Ente o como una actitud espontánea e irresponsable de la Tripulación.

La primera hipótesis, por su gravedad y trascendencia, la rechazamos de plano, por lo que hay una sola explicación y es que la presencia en cámaras de los tripulantes fue una "diversión" elegida por los mismos, bajo su absoluta responsabilidad. Siendo así, debe señalarse que se ha omitido el cumplimiento de la norma del MAC --es decir, del Manual de Auxiliares de Cabina--, que prohibe asistir a lugares de diversión con el uniforme de vuelo --página 26, artículo 7.2, inciso B)-- y, en segundo término, que al aceptarse las normas groseras del conductor, se ha expuesto al ridículo y al juicio adverso del público a la totalidad de los Comisarios

y Azafatas del Ente. No puede aceptarse, en todo caso, que las groserías del conductor y sus referencias a que él y sus colaboradores "se ratoneen" con las azafatas no estaban previstas, pues las mismas encuadran con el tono y el estilo general del programa que, al difundirse en el Uruguay, es obviamente conocido por los funcionarios involucrados.

Por lo demás, debe señalarse que algunos de ellos fue partícipe directo de algunas "guarangadas" y "peleas" pergeñadas entre público y animador en consonancia con el estilo del programa antes referido.

Desearíamos hacer notar que algunos de los tripulantes involucrados han tenido conductas similares en el pasado, por lo que han sido sancionados, e inclusive, llegado a la expulsión del Ente de uno de ellos.

Sin otro particular, nos despedimos de usted en palabras escritas en el Manual de Auxiliares de Cabina, que dice: PLUNA confía en que los Auxiliares de Cabina se conduzcan en su vida personal por encima de todo reproche. La inconducta de uno puede dañar la reputación de todos.

Se adjunta cinta de video demostrando los hechos relatados.

Esta nota la recibimos el día 6 de julio. Al día siguiente, en la reunión del Directorio, se resolvió enviar todos los elementos a Jurídica. Por Oficio Nº 543, la secretaría envía la siguiente nota: A División Jurídica. Montevideo 8 de julio de 1992. - Con referencia a la nota firmada por varios auxiliares de cabina, que

se agrega a fojas 1 y 2, y grabación en sobre a fojas 3, se servirá informar de acuerdo a lo dispuesto por Directorio en sesion del 7 de julio de 1992, si se han configurado eventuales irregularidades administrativas o funcionales. - A Gerencia General.-

Dice el Jefe de Jurídica, doctor Gauna: Observando el video casete que obraba en sobre a fojas 3, que se desglosa y queda depositado en esta Asesoría Jurídica, resulta en principio que los auxiliares de cabina participantes en el programa referido por la denuncia que luce a fojas 2 y a fojas 4, podrían haber incurrido en falta administrativa. Por lo tanto, corresponde disponer la instrucción de una investigación administrativa, a los efectos de determinar quienes concurrieron a dicho programa y el grado de participación que hayan tenido en los hechos que puedan observarse en el video casete antes mencionado.

En la sesión que celebró el Directorio el día 14 de julio se aprueba la investigación administrativa y, por lo tanto, el asunto queda en manos de Jurídica a los efectos de determinar si han existido eventuales violaciones de disposiciones de PLUNA.

Es cuanto deseábamos manifestar por ahora.

SEÑOR BUGALLO.- Esto nos deja una enseñanza a los Directores y al Gerente General de PLUNA y es que debemos estudiar la dimensión de las valijas y el peso lógico a ser transportado en este trabajo. Indudablemente, el tema tiene que ver con que, de pronto, se trata de valijas muy grandes y que por el hecho de tener que abordar un avión más pequeño, no había lugar suficiente y, por

ello, debían ser embarcadas en otro avión.

Reitero que vamos a estudiar lo relativo a la dimensión de los equipajes y las valijas que porta todo este personal --sin excepción--, ya que esto es algo que nos preocupa en este momento.

SEÑOR BRUSSONI.- Agradecemos a la Comisión la oportunidad brindada para que realizara su exposición el Presidente de PLUNA que, personalmente y tal como se ha manifestado, compartimos en toda su extensión. Por otra parte, estimamos que la misma ha sido bastante aclaratoria de las inquietudes que se podrían haber despertado en este ámbito.

SEÑOR CASSINA.- Creo que la exposición del señor Presidente del Directorio de PLUNA ha abarcado la totalidad de los temas planteados por el sector de funcionarios que visitó la Comisión y que formuló el planteamiento sobre el que hoy las autoridades del Ente están brindando información.

No tengo por qué ocultar que algunos de los miembros de la Comisión que hemos comentado este tema, sentimos desagrado por varias circunstancias. En primer lugar, por el hecho --que palpamos y que ahora lo confirma el Directorio de PLUNA-- de que se da una situación enojosa entre dos sectores de funcionarios que realizan una misma tarea. Sin duda, la circunstancia de que estos trabajadores estén cumpliendo una misma labor --es decir volando en un mismo vuelo--, puede redundar en algún tipo de complicación.

SEÑOR BUGALLO.- Realmente, la situación es tal cual la plantea el señor senador Cassina y lo peor es que

dentro de cada uno de esos grupos que se ven enfrentados hay hermanas y primos hermanos. Esto es algo tan irracional que, por supuesto, no está en el ánimo del Directorio fomentar este tipo de situaciones, sino que la idea es que, por lo menos, los funcionarios se hablen y se soporten, porque prácticamente el Ente constituye una familia, ya que la mayoría de sus funcionarios tienen una relación de parentezco. Estamos frente a un fenómeno de enemistad de parientes que, habitualmente, comen en torno a una misma mesa.

SEÑOR CASSINA.- Naturalmente, en ocasión de la última sesión de la Comisión a la que concurrieron estos funcionarios y solicitaron que se les permitiera exhibir el video mencionado, y contrariamente a lo que algún órgano de prensa --que seguramente no se informó bien-- dijo, entre los señores senadores hubo disgusto y no "regodeo" por lo que allí se mostraba, fundamentalmente, por lo que implicaba. Me quedo por ahí.

Quisiera hacer una consulta en relación a si en los vuelos internacionales que tienen las mismas características que los de PLUNA, como por ejemplo los de Aerolíneas Argentinas --aunque que se trata de dimensiones completamente distintas--, se realizan con habitualidad este tipo de rotación del personal, sobre la que se ha dado una explicación bastante razonable; es decir, si este procedimiento forma parte de las reglas de una compañía.

Por otra parte, sé que a raíz de una modificación realizada, durante el Gobierno de facto nuestras normas jubilatorias se limitaron los beneficios que tenían algunos de estos trabajadores, a fin de jubilarse a una edad más razonable. Si bien la posibilidad de una modificación para volver a las normas anteriores depende del Poder Ejecutivo de acuerdo con la Constitución, quisiera preguntar si el Directorio de Pluna no ha pensado en proponerle al Poder Ejecutivo alguna norma legal con respecto a este tema.

SEÑOR NEME.- Efectivamente, las compañías aéreas mezclan su tripulación. El problema que existe es que el auxiliar de cabina debe trabajar en un avión donde se ha calificado para tripular. Eso fue lo que nosotros hicimos. Generalmente las compañías aéreas, defendiendo sus intereses, procuran calificar a los auxiliares de cabina dentro de los equipos que poseen a los efectos de disponer del personal en el momento en que lo precisen y en el lugar más necesario. Por lo tanto, nosotros queremos tener al personal calificado para todos los equipos --si bien no son muchos--, lo que le da al funcionario, desde el punto de vista profesional, una mayor formación y a la Compañía, la de defenderse, disponiendo siempre de personal calificado. Con respecto a la segunda pregunta, lo que dicen los funcionarios es cierto. Existían disposiciones que le daban a los funcionarios

auxiliares de cabina un régimen especial jubilatorio donde se tenía en cuenta su tarea --que es expcepcional-- así como las horas de vuelo. Un auxiliar de cabina podía jubilarse con un máximo de 7.500 y con 50 años de edad. Es decir que había una jubilación preferencial que fue derogada.

Tengo aquí el decreto del Poder Ejecutivo que de alguna forma los exceptúa, de fecha 12 de noviembre de 1984. En éste se incluye a los pilotos y se exceptúa a los auxiliares de cabina. Es decir que al no estar comprendidos en la disposición, quedan exceptuados. En este decreto se les exije 7 años de cada 5 de prestación efectiva para los pilotos y copilotos que realicen actividad profesional remunerada en aeronaves de matrícula uruguaya. Este es el régimen especial que tendrían los pilotos, no solamente los de PLUNA, sino todos los que vuelan aeronaves de matrícula uruguaya, como por ejemplo fumigadores, taxis aéreos, etcétera.

Pensamos que la actividad de estos funcionarios es especial ya que genera enorme tensión y de alguna manera requiere un adiestramiento particular. Este personal es considerado como semitécnico por lo que podrían, repito, estar integrados a un sistema especial de jubilación. En este momento rige para estos funcionarios el sistema común que es de 55 años para la mujer y 60 para el hombre, que es el que está vigente para otras actividades que no tienen las características de ésta.

De modo, pues, que el Directorio de PLUNA, recogiendo la inquietud del señor Senador Cassina, le va a encomendar a su cuerpo técnico de juristas la realización de una evaluación de esta situación. En lo personal, considero que es una buena idea. En el momento en que tomé conocimiento del tema y comencé a recabar información tenía la seguridad de que existía

un sistema especial, pero luego me encontré con que eso no era así. Por estos motivos, considero que el Directorio de PLUNA puede intervenir ya que lo expuesto por los funcionarios es una reivindicación justa.

SEÑOR BUGALLO.- Quisiera expresar que al aprobarse en el Parlamento la Ley de Empresas Públicas y ser reglamentada a fines de diciembre --como así se hizo--, podría pasar algo, que no estaba previsto por nosotros, ni por ustedes, con el personal de PLUNA. Por ejemplo, para el caso de nuestro personal, si tenemos un jefe y mañana queda libre un cargo de gerente, lo ascendemos pagándole la diferencia.

Cuando se privatice, las personas tendrán que optar por quedarse dentro de la órbita del Estado o de la privada. El funcionario que elija quedarse dentro de la órbita estatal va a perder todas las compensaciones, porque el ente nunca tuvo un organigrama de cargos. En esta situación pensamos que se va a encontrar mucha gente.

En nombre de los tres Directores de PLUNA le pediríamos a los integrantes de la Comisión que le prestaran atención a este problema que estamos en pleno proceso y mucha gente va a quedar en una mala situación.

SEÑOR CASSINA.- En lo personal, apreciaría que el Directorio de PLUNA --oficial o extraoficialmente-- en caso de tener soluciones para ser incluidas en la Rendición de Cuentas nos lo haga saber --si es posible articuladamente--, porque de compartir esa propuesta trataríamos de agregarla. De esta forma no demoraríamos la sanción de una norma legal que contemple esta situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al tema de otorgarle una jubilación especial al personal de cabina --precisamente esto fue tratado los otros días en Comisión--, preguntaría si internacionalmente existe un sistema que comprenda, por lo menos relativamente, a dichos funcionarios, es decir, si hay alguna referencia en cuanto a edades o condiciones para otorgar un retiro jubilatorio.

SEÑOR NEME.- No tengo presente cuál es la legislación comparada con respecto a ello, pero desde el punto de vista práctico, y por conversaciones mantenidas, tengo conocimiento de que otros países --sobre todo en Europa y en Estados Unidos-- cuentan con un sistema de seguro que sustituye lo que nosotros denominamos jubilación. En el mismo se tiene en cuenta una edad menor de retiro y las horas de vuelo realizadas y, a su vez, a estos funcionarios cubre de por vida con una determinada cantidad de dinero. De esta manera, su retiro se hace a una edad más temprana, ya que se tiene en cuenta, repito, el trabajo llevado a cabo.

No tenemos dudas de que este tipo de tareas provoca, a lo largo de muchos años, un gran desgaste, puesto que se encuentran sometidos a largas sesiones de trabajo y muchas tensiones, dado que el público con el que se trabaja si bien no atraviesa situaciones anormales, las circunstancias que vive son poco corrientes. El personal de vuelo asiste a pasajeros generalmente en estado nervioso o en otro tipo de situaciones experimentadas al salir del medio habitual. Además, está probado su permanente estrés causado por los despegues y aterrizajes que generan una gran tensión, sobre todo en el personal que conoce perfectamente que ésos son los momentos más críticos de un vuelo, ya que el promedio de accidentes durante el vuelo es ínfimo. Esta situación es conocida por el personal que se ve sometido a decenas de estos momentos durante un mes.

Además, este desgaste se detecta mediante un sistema

lt.

de reconocimiento médico.
De esta manera, queremos manifestar que la inquietud de los funcionarios es justa.

Como bien dijo el señor senador Cassina, lo que deberíamos hacer sería trasladar esta idea al órgano competente para que dicte las normas a este respecto. Por nuestra parte, nos comprometemos a estudiar el tema y a comunicarles nuestra opinión acerca de él.
SEÑOR BUGALLO.- Este es uno de los motivos por el cual decidimos intercalar la tripulación zonal con la europea. Todos quienes hemos viajado a Buenos Aires sabemos que el personal de cabina está sometido a continuos despegues y aterrizajes cuatro o cinco veces al día, ocasionándole, como ya se dijo, grandes tensiones. Si tenemos en cuenta que hay gente que realiza esta tarea desde hace 15 años, pienso que lo más adecuado sería, por lo menos, cambiarles la rutina de trabajo.
SEÑOR MILLOR.- No realicé ninguna pregunta porque la explicación brindada por el señor Presidente de PLUNA me pareció muy clara y concreta. Pero sí me viene a la memoria que el tema más grave es la posible vinculación entre la resultancia de un sumario y la comparecencia de estos funcionarios en la Comisión, punto que ha quedado aclarado por imperio de las fechas. Estoy absolutamente convencido de que a las conclusiones del sumario tiene que haberse llegado con bastante antelación, que al dictamen definitivo, salvo que el trámite burocrático de PLUNA sea ineditamente ágil. Quienes estuvimos trabajando en la Administración Pública sabemos

--esto no es un reproche-- que a veces demora más el trámite burocrático que el examen que el abogado realiza del expediente. Pero creo recordar que los funcionarios establecían otro tipo de vinculación que no me fue aclarada, debido a que ésta no ha sido abordada por los representantes de PLUNA. Me estoy refiriendo a la amenaza verbal de un jerarca de ese organismo que, si bien no recuerdo su nombre, no se trata de un miembro del Directorio. Según me acota el señor senador Silveira Zavala, se trata del Comandante Osvaldo Mujica. Al respecto, simplemente quiero dejar constancia de esta situación que fue planteada por los funcionarios y que es motivo de preocupación, ya que se trata de un jerarca --aunque no sea, repito, miembro del Directorio-- que amenaza verbalmente a un funcionario por su comparecencia ante una Comisión del Senado de la República.

Estoy totalmente de acuerdo con lo manifestado por el señor . Senador Cassina, en cuanto a que el sentimiento generalizado frente al video que trajeron los funcionarios de PLUNA era que no trascendiera a la prensa. Por eso no quiero abundar en comentarios, pero me parece correcto que, consumado el hecho, se haya comenzado una investigación administrativa. Francamente, desconozco cuál es el manual y los reglamentos respecto al uso del uniforme de los funcionarios del PLUNA, pero nos provocó gran desagrado los comentarios hechos por el conductor del programa que, obviamente, no es funcionario de PLUNA; ni siquiera es uruguayo.

25 x

Mi opinión personal es que esos comentarios dejan muy mal parado a PLUNA y a nuestro país.

SEÑOR BUGALLO.- No tenemos manera de saber si es cierta o no esa amenaza, pero quiero aclarar que el señor Mujica es un viejo Comandante del 707 y delDC-8, que vuela con la misma tripulación permanentemente a Madrid; quiere decir que tiene una mayor convivencia con ellos que con su familia. Han pasado momentos buenos y malos arriba y abajo del avión. No quiero justificar al señor Mujica, pero quizá se esté abusando de un compañerismo y amistad, de muchos años de trabajo e interpretando un comentario realizado en un momento especial como una amenaza. Repito que no tenemos manera de corroborar si esta amenaza existió, pero lo que sí podemos hacer es plantear al señor Mujica la inquietud para que tenga cuidado con sus expresiones.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA.- Comparto las expresiones del señor senador Millor en el sentido de que la exposición que ha realizado el Directorio de PLUNA ha sido clara y explícita, disipando las dudas que habían dejado planteadas los funcionarios que concurrieron a esta Comisión. También han hecho algunas puntualizaciones sobre aspectos que ignorábamos.

En cuanto a las amenazas verbales que han denunciado los funcionarios, debo decir que tengo algunas dudas. De la versión taquigráfica de esa sesión surge claramente que determinado integrante de la delegación expresó que recibieron amenazas verbales, porque existe conocimiento de que hemos concurrido a esta Comisión. Inclusive --manifestó--, se nos ha dicho que estamos haciendo mucho ruido y que deberíamos quedarnos quietos. Luego de la exposición del Directorio de PLUNA, ha quedado demostrado que el sumario administrativo y las medidas tomadas a partir de estos hechos, sucedieron cuatro meses antes de que esta delegación nos visitara. De manera que no se pueden haber proferido amenazas, ni hacer mucho ruido en una sesión, cuando el sumario y las medidas fueron tomadas anteriormente.

Por otra parte, no quisiera que los integrantes del Directorio de PLUNA se sintieran agraviados ante esta situación de amenaza que se ha planteado, pues reconozco la intelegencia y la percepción que los caracteriza. Además, el problema se agravaría.

/

25x

Asimismo, todos sabemos que no existe el derecho de prohibir a nadie que manifieste lo que siente. Pienso que estas amenazas no tienen relación con el problema de fondo.

Comparto las opiniones del señor Bugallo en el sentido de que la convivencia de este señor comandante con la tripulación, que dice haber sido amenazada, puede haber sido fruto de una malainterpretación . No creo que una persona que convive diariamente con sus compañeros de trabajo, profiera una amenaza semejante. Por otra parte, reitero, no puede impedir que alguien venga a esta Comisión a hacer denuncias porque existe una libertad absoluta para que los gremios accedan a la misma.

SEÑOR NEME.- He leído la versión taquigráfica donde dice que el Gerente de Operaciones, Comandante Osvaldo Mujica, quien es nuestro superior directo , nos dijo que dejáramos de venir al Senado a armar ruido y a comentar lo que sucede en PLUNA, porque no correspondía y deberíamos quedarnos quietos. Estas palabras fueron expresadas por una funcionaria respondiendo a una pregunta formulada por el señor senador Millor.

Ante esta situación, estableceremos los contactos pertinentes con el señor Comandante, para oír cuál es su opinión.

En este tema, me he manejado con mucha precaución y he subrayado muchas expresiones inexactas como, por ejemplo, cuando dice que hay funcionarios del 737 que por problemas personales , no les interesa el vuelo internacional y que a pesar de habérselo manifestado

a la empresa, el Directorio de la misma respondió que quedarán volando ese avión. En ese sentido, debemos aclarar que nunca obligamos a volar a nadie que no quisiera hacerlo. Lo que sí solicitamos es que se califiquen y den el examen correspondiente para volar en otro avión, porque de lo contrario nunca aparecerán en la orden de vuelo. Si en forma excepcional necesitamos recurrir a ese funcionario, debe estar capacitado. La realización del curso es obligatoria.

Insisto en que ningún funcionario del 737 va a ser incluido en la lista de vuelo porque lo que ha tenido en cuenta PLUNA --creo que ésta es una política que no vamos a cambiar-- es que si hay gente que realiza vuelos regionales y tienen adaptada su vida familiar a no pernoctar fuera del país, nosotros les permitimos trabajar en ese vuelo, no obligándolos a realizar el otro. Es decir que les estamos brindando una facultad, y no obligándolos a realizar lo que no desean.

SEÑOR CIGLIUTI.- Creo que toda la discusión se centra en lo que hace instantes ha manifestado el Presidente de PLUNA. Los otros problemas que se han planteado, sólo atañen al Directorio de dicho organismo y a su personal. Si existen celos, si un gerente amenaza a un subalterno es un problema para la atención del Directorio y nuestra participación sería absolutamente improcedente e impertinente. Por otra parte, la Comisión del Senado no tiene por qué intervenir en los problemas administrativos de ningún ente público. En cambio, en lo que dice relación con la adjudicación

de trabajo al personal de vuelo las quejas que aquí se presentaron son exactamente las contrarias. Vale decir que quien ha estado realizando por el período de 10 años viajes intercontinentales, ahora puede quedarse porque puede ser reemplazado por otro que acredite su competencia mediante la aprobación del examen competente. Entonces, quien ha viajado dos veces al mes a Madrid y arregló su presupuesto en torno a esa tarea obviamente, ahora, cuando participan otros en esa adjudicación se encuentra ante la situación particular de ver disminuido su ingreso. Recuerdo que en esa sesión, una persona que estaba sentada donde ahora lo está el señor Presidente del Directorio de PLUNA, habló con emoción de esa situación. En este momento su nombre no interesa, pero expresó que su vida estaba adecuada a ese tipo de trabajo, con esa frecuencia de vuelo y para ese cúmulo de viáticos. Considero que este problema también corresponde a la resolución privativa del Directorio de PLUNA, porque es un problema previo, de carácter técnico, al problema personal del presunto tripulante. Insisto en que ese es el único punto válido de nuestra discusiòn.

SEÑOR NEME.- En realidad, ese funcionario irá solo a Madrid, pero en lugar de dos veces, volará una vez por mes. Allí está, a jucio del funcionario, la razón de la disminución de su viático. Pero debemos considerar que ese viático es adjudicado para que lo gaste mientras se encuentra en el exterior. Si quiere generar más recursos, tiene la posibilidad de volar otros aviones y recorrer nuevas rutas. De esta forma obtendrá como compensación

el viático que le faltaba. Lo que ocurre es que solamente lo quiere cobrar viajando a Madrid.

SEÑOR CIGLIUTI.- ¿ Lo que percibe cada funcionario no es el monto de viático, que es igual para todos, cualquiera sea el destino del vuelo? Porque , por ejemplo, puedo ir a Madrid, y luego cuando me correponda viajo a Chile; más tarde arribo a Madrid y otra vez a Madrid, después a Santiago o a Asunción del Paraguay pero no siempre cobro lo mismo. En cambio, este funcionario siempre estaba cobrando el viático máximo, en una frecuencia regular y permanente, a lo largo de 10 años. Esto signfica que este funcionario, como no gasta el viático que le sobra, va a notar una disminución en su remuneración.

SEÑOR BUGALLO.- El viático es un dinero que se paga para que el funcionario pueda subsistir en el país donde recida temporalmente.

Puede darse el caso de que no lo gasten, pero si eso ocurre no comen bien o no hacen todo lo que deben.

Además, quiero decir que la diferencia entre el viático de un vuelo a Madrid y uno de cualquier vuelo regional --a Asunción, Santiago o Río--, salvo a Buenos Aires, no es tan grande como para que se planteen esta clase de problemas.

SEÑOR CERIZOLA.- Los viáticos se fijan en relación con las horas que estos funcionarios permanecen fuera del país y se toma en cuenta, muy especialmente, si pernoctan en el lugar. En el caso de la ruta a España, se produce esta última situación, y por eso generan mayores ingresos. También se da, a veces, en la ruta a Chile, que es cubierta en algunas ocasiones por el personal del vuelo intercontinental. Aquí también existen problemas cuando no son destinados a esta ruta, porque quieren pernoctar allí. Sin embargo, debe comprenderse que si PLUNA puede enviar a Chile el equipo 737 por disponibilidad de flota, lo va a hacer, ya que le conviene por razones de menor costo por hora de vuelo. Cuando ello ocurre, los funcionarios se resienten, porque pretenden tener también la facultad de ocupar esa línea para poder hacer uso del pernocte, que se realiza en hoteles de cuatro o cinco estrellas, con desayuno y una serie de beneficios que, seguramente, ninguno de nosotros los tenemos en nuestro propio domicilio. De manera que, aparentemente, no quieren compartir estas ventajas con otros tripulantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Supongo que debe tenerse en cuenta también la calidad del trabajo que puede aportar cada

25x

equipo.

SEÑOR CIGLIUTI.- Justamente, me iba a referir a ese punto, ya que si una persona va a Madrid 10 años seguidos, tiene amoldada su vida a los riesgos que ello implica. Si la compensación económica que recibe se ve afectada por que se reducen las frecuencias, su situación económica familiar se altera. Esta es, simplemente, una constatación de un hecho que es real, aunque sé que se trata de una resolución técnica sobre la cual no tengo competencia.

SEÑOR CERIZOLA.- Si este viático, como parece surgir de esta conversación, produce un ahorro, no comprendemos por qué razón existe un petitorio de este grupo de funcionarios, que sostienen que es muy bajo y no les alcanza para desayunar, almorzar y cenar. Obviamente, en este punto hay un contrasentido, porque si existe un petitorio, que el Directorio ha analizado, aunque aún no ha resuelto sobre él, en el sentido que indicábamos, no comprendemos cómo se afirma que el viático es suficiente y que, incluso, genera un ahorro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es necesario aclarar que no son ellos los que afirman que el viático les sobra. Esto último surgió de una información que han proporcionado nuestros invitados, de la cual no tenemos por qué dudar, aunque tampoco podemos avalarla. Para ello, tendríamos que hacer el viaje a Madrid y pasar una noche en esa ciudad. Al volver, podríamos decir si el viático se gasta o no.

SEÑOR CIGLIUTI.- Lo que yo expresaba era que este viático puede ser un ahorro para estos funcionarios. Es indudable

25x

que si se les paga una determinada suma de dinero, podrá ahorrar cierta cantidad, pero si recibe el doble, podrán ahorrar mucho más.

SEÑOR BUGALLO.- Insisto en que estos funcionarios están afirmando, por nota, que este viático no les alcanza. Es decir que la inquietud del señor senador Cigliuti, en el sentido de que es ahorro, aparentemente, no sería de recibo.

SEÑOR CIGLIUTI.- Yo no lo inventé.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que se ha dado una situación de hecho, independiente de la voluntad de todos los implicados en ella. En su momento, cuando estos vuelos comenzaron, hubo funcionarios que no aceptaron trabajar en ellos, porque ello suponía la separación de su familia. Probablemente, las condiciones han cambiado, pero debe reconocerse a los funcionarios que han trabajado en estos vuelos un cierto derecho adquirido.

La idea que expresó inicialmente el señor Presidente del Directorio de PLUNA, en el sentido de que es bueno para una empresa de estas características, ya sea nacional o internacional, que todos los equipos conozcan el manejo de todos los aparatos, es totalmente razonable. Creo que nadie puede estar en contra de esa posición. Sin embargo, también es cierto que en los viajes en que es necesario estar más horas en el aire, como es el caso de la ruta Montevideo - Madrid, se supone que es positivo tener personal con experiencia en ellos. Por cierto, nadie desea que haya accidentes, pero si en vuelo se

25 x

verifica una situación de emergencia, lo más apropiado es que el personal que debe atender a los pasajeros, tenga experiencia. A su vez, creo que no es una idea negativa posibilitar que personas más jóvenes sean incluidas en estos vuelos. Esto es algo que puede observarse en todas las industrias y, en general, en todos los trabajos.

Por otra parte, entendemos que una jubilación bonificada, como la que se mencionó en la sesión pasada, puede operar como una gratificación relativa. Es obvio que para un trabajo de estas características, no pueden aplicarse las reglas comunes para la jubilación. Si es pesado, por ejemplo, ser conductor de un ómnibus, lo es mucho más, sin duda, trabajar la misma cantidad de años en el aire.

Con respecto a los viáticos, quiero decir que es un asunto complejo, ya que durante 10 años estos funcionarios han tenido un ingreso determinado. Si esta resolución les modifica ese ingreso, es normal que reaccionen frente a ello. Esta situación es aún más grave por el hecho de que los sueldos son muy bajos. Este hecho se verifica en toda la Administración Pública y, en particular, en todos los Entes. Si se tiene en cuenta la responsabilidad muy grande que tienen los pilotos o los funcionarios de cabina, debe convenirse que el ingreso que perciben es muy bajo. Supongo que debe ser muy inferior a lo que cobran los trabajadores de las compañías más próximas, como Aerolíneas Argentinas o VARIG, para no hablar de las de los países desarrollados.

25x

SEÑOR NEME.- El Directorio comprende esta situación y, por eso, da oportunidades a sus funcionarios. Aquí hay una afirmación de ellos que es absolutamente falsa. Se hizo un viaje especial a Aruba, charteado por otra compañía. PLUNA puso su personal y un avión.

Jamás pensaron que en ese avión iba a ir personal del 737; no lo conversamos ni lo decidimos. En el DC8 iba a ir el personal intercontinental, ya que se trataba de una excepción a través de la cual se le daba una compensación de U$S 100 por encima del viático, que era de U$S 165, pagaderos por la Compañía que hacía el vuelo y, a su vez, nos pagaba a nosotros por las horas voladas. En esa ocasión, de la parte que correspondía a PLUNA le dimos U$S 100 a cada azafata, U$S 200 al Comandante, U$S 180 al Copiloto y U$S 170 al Ingeniero de Vuelo. Ese vuelo lo iban a hacer, en primera instancia, los del 737, de acuerdo con una decisión del Directorio; luego, como ellos no quisieron ir, lo hicimos nosotros. Si los del 737 hubieran tenido la oportunidad de cobrar U$S 265, todos hubieran ido. Entonces, lo hicimos porque entendíamos que, de alguna manera, tal como expresaba el señor senador Cigliutti, existen unos U$S 160 que dejan de percibir y, por lo tanto, debe haber una compensación.

Reitero que, recogiendo lo que manifestaba el señor senador Cigliuti --aunque no cediendo al otro propósito--, si esos funcionarios aceptaran vuelos regionales, lograrían un viático que compensaría el que pierden por otro lado; a pesar de que también recojo la idea del mencionado señor senador en el sentido de que deben hacer dos o tres vuelos más, mientras que en el otro hacían uno sólo, aunque pueden resarcirse de alguna manera.

25x

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin duda, este sector del personal espera que le brindemos alguna información al respecto; supongo que ellos no han roto los lazos con ustedes.

SEÑOR NEME.- De ninguna manera, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del Directorio de PLUNA y, desde ya, señalamos que procederemos a examinar el problema.

SEÑOR NEME.- Los agradecidos somos nosotros por habernos permitido expresarnos sobre este tema.

(Se retiran de Sala los integrantes del Directorio de PLUNA)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

25x